

HELI LAUSANNE



HB-ZLB

**HUGHES 300 CBi CHECKLIST
EMERGENCY CHECKLIST
LIMITATIONS
PERFORMANCES
PREFLIGHT CHECKLIST
ALERT CHECKLISTE
SECURITY AROUND
W&B COMPUTATION SAMPLES
MEL**

The pilot is responsible for correct operation of the helicopter according AFM. This summary is provided only as additional material for preflight preparation. Heli-Lausanne declines all responsibility in case of non respect of official manufacturer limitations(AFM).

ALLWAYS REFER TO AFM FOR MANUFACTURER PROCEDURES

NORMAL PROCEDURES / CHECKLISTS

Preparation cockpit

1. Check extérieur..... effectué
(note : huile moteur : 7 quarts minimum / quantité essence selon nécessité)
2. Documents bord..... vérifié
3. Batterie..... on, vérifier lumières extérieures, puis off
4. Pédales..... vérifier position et sécurité
5. Ceintures..... attachées
6. Ceintures passager centre **à l'avant du dossier** (commandes libres)
7. Cabine..... libre d'objets
8. Frictions..... desserrées
9. Commandes de vol..... liberté de mouvement
10. Frictions..... serrées
11. Altimètre..... calé
12. Interrupteurs tous off
13. Fusibles..... tous enfoncés
14. Instruments/ jauges..... statiques / zéro
15. Comm / Nav / Transponder off
16. Feux d'atterrissage..... off
17. Poignes des gaz..... fermée
18. Coupe feu tiré
19. Embrayage..... désengagé
20. Mixture..... tirée

Vérification avant démarrage

1. Autorisation mise en routesi nécessaire
2. Batterie on
3. Quantité d'essence..... vérifiée
4. Lampe Low fueléteinte / testée
5. Lampe M/R XMSN allumée
6. LampeT/R XMSN éteinte / testée
7. Lampe embrayage allumée

Démarrage moteur

1. Coupe feu..... poussée / ouvert
2. Poignée gaz..... ouvrir 12 mm (½ inch)
3. Pompe essence..... on
4. Pression d'essence..... vérifiée
5. Mixture..... pousser plein riche 3 sec, puis retirer
6. Pompe à essence off
7. Magnets..... enclenchées (both)

Attention :

Une survitesse entraînant des dommages structuraux peut survenir si la poignée des gaz est ouverte durant le démarrage du moteur.

Attention :

Il est interdit de faire tourner le moteur au-delà de 1600 rpm lorsque le rotor n'est pas engagé (dommages au moteur)
Surveiller les tours moteur lorsque le moteur démarre. Au besoin, fermer la poignée des gaz pour éviter une survitesse.

8. Poignée des gaz..... Fermer, puis ouvrir 12 mm (½ inch)
9. Démarreur..... presser
10. Démarreur..... relâcher lorsque le moteur démarre
11. Mixture..... plein riche lorsque le moteur démarre
- 12. Tours moteur..... ne pas dépasser 1600 RPM**
13. Moteur..... Stabilisé à 1400 RPM
14. Pression d'huile moteur.....min 25 PSI après 30 sec.

Equipement électrique

1. Alternateur.....on
2. Lumières de position/beacon..... on
3. Pompe à essence.....on
4. Gyroscope / Horizon..... calés
5. Radios / GPS G430 on
6. Transponder 7000/C

Engagement du rotor

1. Rotor et environs..... livres
2. Commandes et palonnier.....bloqués et au neutre
3. Moteur afficher 1500 RPM

Note : ne pas modifier la position des gaz durant l'embrayage
Attention : Ne pas accélérer jusque à la puissance maximale si le rotor n'est pas entièrement embrayé

4. Rotor embrayer

Embrayage manuel

Interrupteur en position **Engage**, puis contrôler l'embrayage en passant rapidement de **Hold** à **Engage** et inversement. Lorsque les aiguilles sont superposées, position sur **Engage**

Embrayage semi-automatique

Sélecteur **Auto-Engage** sur **Slow**. Ensuite embrayage sur position haute **Engage** et revenir tout de suite sur **Hold**. La lumière verte s'allume . Lorsque la lumière rouge s'éteint et que les aiguilles sont superposées, finaliser l'embrayage en mettant sur la position **Engage**

Fast /Auto Engage : uniquement si embrayage chaud

5. **Sécurité embrayage..... fermée**
6. Lumière embrayage..... éteinte
7. Moteur..... accélérer jusqu'à 2000 RPM
8. Pression et température d'huile..... secteur vert
9. Check magnétos Chute max 125 rpm/5 sec
(2000 rpm / 15 psi Manifold Pressure)
10. Roue libre.....Séparation des aiguilles
11. Vérification Alternateur..... off puis on
12. Vérification pompe essence..... off puis on
13. Quantité d'essence vérifiée
14. Gauges tout dans le vert
15. Lampestoutes éteintes
16. **Feux d'atterrissage ON**
(pour réduire le risque de collision, à laisser enclenché durant tout le vol)

- Notes :
- Pas de limitation de Manifold Pressure sur le HU300 CBI !
 - Chauffage cabine sur OFF durant les opérations au sol

Check before Departure

1. Frictions..... off
2. Landing light..... ON
3. Clutch..... security gard closed/warning light off
4. Bat/Alt..... on
5. Mixture..... full rich
6. Engine gauges..... green
7. Fuel quantity checked
8. ERPM..... 2700
9. All warning lights off

Check in Ground Effect

1. ERPM..... 2700
2. Engine Gauges..... all green
3. Warning lights..... all out
4. Take off axis/ Wind..... checked

Climb check

1. Speed..... adjusted
2. Vertical speed positive
3. Landing light..... off
4. ERPM..... 2700 RPM

Cruise check

1. ERPM set between 2600 to 2700
2. Mixture full rich

Check for Approach

1. Landing light..... ON
2. Bat/Alt on
3. Fuel Boost..... on
4. Engine gauges..... green
5. Fuel quantity checked
6. ERPM..... 2700
7. All warning lights off

Final Check

1. Speed..... 30 kt.
2. Vertical speed <500ft/Min.
3. Decision land/go around

Arrêt moteur

1. Phare d'atterrissage..... OFF
2. Frictions..... serrées
3. Moteur, attendre 2 minutes à 2500 RPM
4. Pompe à essence.....off
5. Gyro /Horizon I..... off
6. Com / NAV / GPS..... off
7. Transponder..... off
8. Moteur..... après 2 min -> 2000 RPM
9. Temp têtes de cylindres..... stabilisée à son minimum
10. Poignée des gaz..... fermée
- 11. Régime moteurEn-dessous de 1600 RPM**

Caution :

Le désembrayage du moteur est interdit lorsque le régime moteur dépasse 1600 RPM

12. Embrayageposition disengagement / release
13. Rotor <100
14. Mixture tirée
15. Magnets off
16. Alternateur off
17. Batterie off
18. Interrupteurs tous off
19. Coupe-feutiré

EMERGENCY PROCEDURES

ENGINE FAILURE

- Enter autorotation immediately, maintain 52 kts (60 mph)

DITCHING – POWER OFF

- Enter autorotation
- Lower collective and apply sideward cyclic after water contact
- Maintain minimum airspeed 52 knots (60 mph)

DITCHING – POWER OFF

- Descend to hover altitude over water
- Open doors, evacuate pax, evacuate to reasonable distance
- Battery / alternator OFF
- Maintain level attitude ;
- Close throttle
- Lower collective and apply sideward cyclic after water contact

TAIL ROTOR FAILURE

- In flight (complete loss of thrust – yaw to the right)
 - Reduce power and maintain airspeed between 50 to 60 kts
 - Enter autorotation and prepare for power-off landing
- In flight (fixed pitch)
 - Adjust power to maintain airspeed between 50 to 60 kts
 - Proceed with shallow approach
 - Establish ground contact with forward speed (20 to 30 kts)
 - Control yaw with throttle
- Hover
 - Close throttle, hover autorotation

AIR RESTART

- Establish 52 kts (60 mph) autorotation
- Choose landing spot. If alt < 2000 ft, proceed forced landing
- Pull mixture IDLE CUT OFF
- Open throttle to ½ inch
- Press starter
- Push mixture to FULL RICH when engine fires

SMOKE AND FUMES IN FLIGHT

- Open vents
- Adjust/ close cabin heater
- Battery & Alternator OFF if electrical fire is suspected

ENGINE / CELL FIRE ON GROUND

- Mixture IDLE CUT OFF
- Fuel Shut off CLOSED
- Battery & Alternator OFF
- Exit aircraft with fire extinguisher, fight fire

ENGINE / CELL FIRE IN FLIGHT

- Power-on landing
 - Be prepared to perform a full autorotation
 - Land immediately
 - If time permits :
 - Battery & Alternator OFF
 - Cabin heater OFF
 - Upon landing :
 - Throttle CLOSE
 - Mixture IDLE CUTOFF
 - Fuel shutoff valve CLOSED
 - Exit aircraft with fire extinguisher

- Power-off landing
 - Enter autorotation
 - If time permits :
 - Mixture IDLE CUTOFF
 - Fuel shutoff valve CLOSED
 - Battery OFF
 - Alternator OFF
 - Cabin heater OFF
 - Upon landing exit aircraft with fire extinguisher

ELECTRICAL FIRE DURING FLIGHT

- Battery & Alternator OFF
- Land immediately
- Throttle CLOSED
- Fuel shut off CLOSED
- Exit aircraft with fire extinguisher, fight fire

RED LIGHTS

M/R XSMN TEMP/PRESS	Land as soon as possible
CLUTCH WARNING LIGHT	Land as soon as possible Be prepare to autorotation
LOW RPM FLASHING LIGHT/AUDIO	Lower immediately collective to recover engine rpm ; increase power if possible Be prepare to autorotation
LOW RPM STEADY LIGHT /AUDIO	Lower immediately collective to recover rotor rpm, ;increase power if possible Be prepare to autorotation

AMBERLIGHTS

FUEL LOW	Land immediately (1 USG left)
T/R XMSN CHIPS	Land as soon as possible
M/R XSMN CHIPS (if installed)	Land as soon as possible

Hughes 300 CBi HB-ZLB

LIMITATIONS

(summary from AFM – refer to AFM for details)

MTOW	Internal loads	Maximum	1'750 lbs (794 kg)
		Maximum in cabin	600 lbs (272 kg)
Speed/ VNE	Power-on / VNE	Maximum	94 kts ; refer to VNE placard for altitude
	Power-off / VNE	Maximum	94 kts ; refer to VNE placard for altitude
	Doors removed / VNE	Maximum	90 kts ; refer to VNE placard for altitude
Speeds	Best rate of climb		41 kts
	Recommended Autorotation speed		52 kts (60 mph)
Altitude	In flight	Maximum	10'000 ft DA
	Landings/ take off – HIGE !!! (caution : max indicated on chart !)	Maximum (absolut !!!)	8'000 ft DA ; refer to performance chart !!!
Main Rotor	Power-on	Maximum	~ 465 RPM (@ engine range)
		Minimum	~ 435 RPM (@ engine range)
	Power-off	Maximum	504 RPM
		Minimum	390 RPM
Engine	In flight	Maximum	2'700 RPM
		Minimum	2'530 RPM
		Range cruise	2'600 -2'700 RPM
	Transient	Maximum short / no intentionnal use	2'900 RPM
	Idle	Range (CHT 300°F)	1'400 – 1'600 RPM
	Rotor disengaged operations De-clutch	Maximum	1'600 RPM
	Clutch engagement	Range	1'500 – 1'600 RPM
	Manifold Pressure	Maximum	No limit / full throttle
Cylinder	Temperature	Maximum	500 °F
		Maximum/ yellow arc	450°-500°F (caution)
		Range	230°-450°F
Engine Oil	Pressure	Maximum	115 PSI
		Minimum	55 PSI
		Range	55-95 PSI
	Temperature	Maximum	245°F
		Range	100°F-245°F
Fuel AVGAS 100LL	Pressure	Maximum	35 PSI
		Minimum	14 PSI
		Range	14-30 PSI
	Fuel Boost	Mandatory	Take-off/landings Below 450 ft agl
	Capacity	Main tank + auxil	64 USG (32+32USG)
	Fuel Flow	average	~ 11 USG
	Minimum @ return to base	Ops requirement	10 USG
Pilot & Pax	Pilot	Minimum	1 – left seat
	Persons carried (caution : MTOW + performance !)	Maximum	3 (pilot included)
Heater	Exhaust exchanger	Limitations (monoxyd poison danger)	Avoid during hover/groud operations

PERFORMANCES

Schweizer Aircraft Corporation

Modèle 269C-1

Manuel de Vol du Pilote

°F	°C	DONNEES DE DEFINITION DU DIAGRAMME Plein riche puissance maxi à 2700Tr/mn patin à 2 Ft (~0,60 m) de hauteur tubulure supérieure d'échappement installée sans bandes auto-collantes anti-érosion sur pales principales
0	-18	
20	-7	
40	4	
60	16	
80	27	
100	38	
120	49	

OAT : T° air extérieure

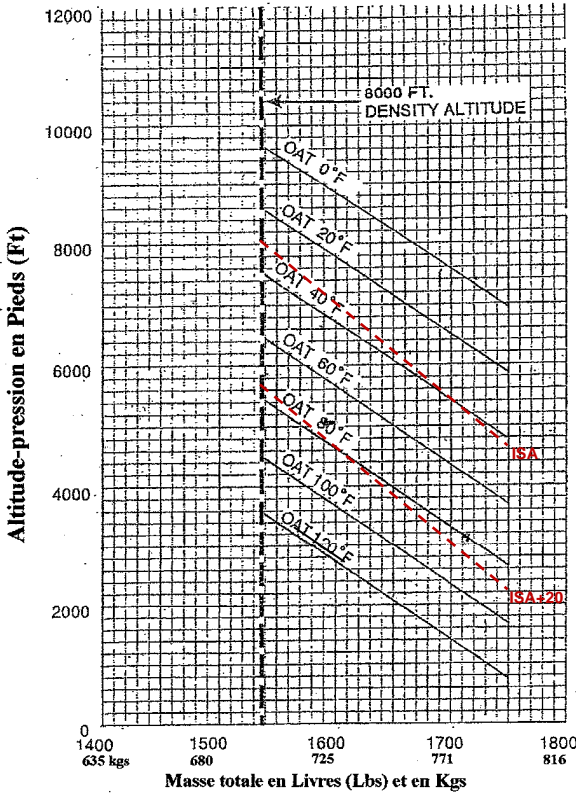


Fig. 5.4A Plafond en vol stationnaire en effet de sol en fonction de la masse (hélicoptères équipés d'un moteur à injection HIO-360-G1A)

NORMAL PROCEDURES – PREFLIGHT CHECK

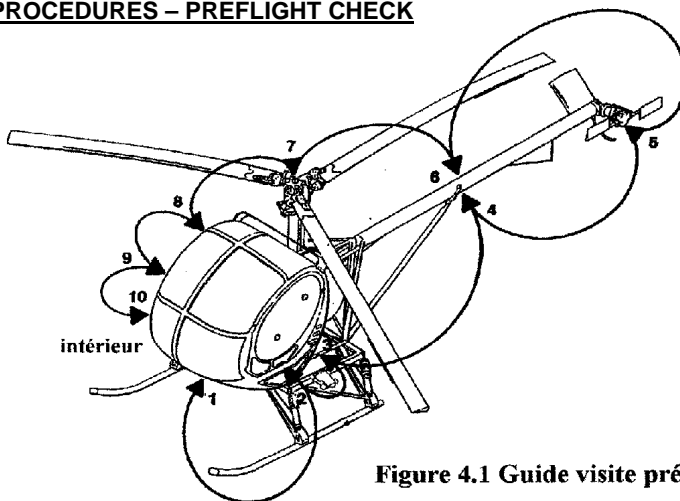


Figure 4.1 Guide visite pré-vol

ATTENTION

UNE RESONANCE SOL PEUT SE PRODUIRE SI LES AMORTISSEURS DE TRAIN NE SONT PAS EN BON ETAT (SE REFERER AU PROGRAMME D'ENTRETIEN ET AU BASIC HMI SECTION 12 POUR INSPECTION DETAILLEE).

EXTERIEUR

Zone avant 1

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Bâches et bonnettes de pales | Enlevées |
| 2. Attitude de l'hélicoptère pour amortisseurs endommagés ou dégonflés | Vérfiée |

NOTE : Observer l'assiette de l'hélicoptère avec le réservoir plein - l'assiette normale doit être légèrement cabrée.

- | | |
|---|--------------------------|
| 3. Verrière pour état et propreté | Vérfifié |
| 4. Batterie | Inspectée |
| 5. Sonde température extérieure | Pas d'obstruction |
| 6. Système d'admission d'air libre, capots inférieurs | Vérfifié |

Zone avant (suite) 1

- | | |
|---|--------------------------|
| 7. Tube Pitot | Pas d'obstruction |
| 8. Cellule, traverse avant, jambes de train et patins pour dommages | Vérifiés |
| 9. Pédales de palonniers pour état et sûreté de fixation des attaches rapides (des deux côtés si double commande) | Vérifiés |
| 10. Antenne VHF, état, fixation | Vérifiée |

Cabine - côté gauche 2

- | | |
|--|------------------|
| 1. Cabine pour dommage, enfoncements | Vérifiée |
| 2. Portes et verrous | Vérifiés |
| 3. Cadre verrière pour dommage et sûreté de fixation | Vérifiée |
| 4. Feux de position et anti-collision pour dommage et sûreté de fixation | Vérifiés |
| 5. Amortisseur avant pour extension | Vérifié |
| 6. Tube de patin | Vérifié |
| 7. Roue de manutention (si installées) en position haute et goupille de verrouillage installée | Vérifiées |

Moteur - côté gauche 3

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Niveau huile moteur | Vérifié |
| 2. Clapet de vidange (si installé) | Vérifié |
| 3. Moteur et accessoires, échappement et admission, tuyauteries de carburant et d'huile | Vérifiés |
| 4. Niveau carburant - vérifier lecture indicateur | Vérifié |
| 5. Joint bouchon de réservoir pour état | Vérifié |

- | | |
|--|---------------------------|
| 6. Filtre décanteur carburant pour eau ou pollution | Purgé |
| 7. Event(s) réservoir(s) carburant | Pas d'obstructions |
| 8. Courroie alternateur et tension | Vérifiée |
| 9. Ferrure H train de poulie et ferrure d'attache pour criques et sûreté de fixation | Vérifiées |
| 10. Traverse arrière | Vérifiée |
| 11. Phare d'atterrissage | Vérifié |
| 12. Amortisseurs arrière pour extension | Vérifiés |

ATTENTION

SI UNE CRIQUE SUR UN NŒUD DE BÂTI CENTRAL EST SUSPECTÉE, EFFECTUER UN CONTRÔLE PAR RESSUAGE SUIVANT LE MANUEL DE MAINTENANCE AVANT LE PROCHAIN VOL.

- | | |
|---|-----------------|
| 12. Nœuds arrière de bâti central pour criques, dommages ou déformation | Vérifiés |
|---|-----------------|

Poutre de queue côté gauche 4

- | | |
|--|------------------|
| 1. Arbre long trans. arrière pour alignement marques | Vérifié |
| 2. Poutre de queue pour dommages ou enfoncements | Vérifiée |
| 3. Nœuds et ferrures poutre de queue pour criques, déformation, dommage et sûreté de fixation | Vérifiés |
| 4. Embout statique pour absence d'obstruction | Vérifié |
| 5. Ferrures tirants de poutre pour criques, déformation, ou dommage | Vérifiées |
| 6. Support pipe échappement de la poutre | Vérifié |
| 7. Diffuseur d'échappement (si installé) pour criques, déformation, dommages, état et sûreté de fixation | Vérifié |

Rotor anti-couple 5

- | | |
|--|----------------|
| 1. Alignement de l'arbre long trans. arrière | Vérifié |
|--|----------------|

Rotor et transmission principale 7

- | | |
|--|------------------|
| 1. Boîte de transmission principale et carter de mât | Vérifiés |
| 2. Niveau huile BTP | Vérifié |
| 3. Pales principales et tête rotor | Vérifiées |
| 4. Amortisseurs de traînée | Vérifiés |
| 5. Plateau cyclique, biellettes de pas, rotules supérieures et inférieures | Vérifiés |
| 6. Mélangeur commandes de vol rotor principal | Vérifié |
| 7. Bielles de commande rotor principal | Vérifiées |

Moteur - côté droit 8

- | | |
|---|-----------------|
| 1. Roulements de poulie inférieure du train de poulie | Vérifiés |
| a) passer la main entre le moteur et le capotage des courroies (si installé), saisir fermement le rebord avant de la poulie inférieure et essayer de déplacer celle-ci perpendiculairement à son axe, vérifier que la cage interne du roulement soit serrée correctement sur le moyeu de la poulie. | |
| 2. Arbre inférieur d'accouplement moteur | Vérifié |
| a) mouvement vers l'arrière et l'avant | |
| b) utiliser une lampe, inspecter l'extérieur du soufflet pour coupures, déchirures ou autres détériorations. Si un dommage est constaté, remplacer le soufflet avant le prochain vol. | |
| 3. S'assurer de façon auditive, d'un graissage correct de l'arbre inférieur d'accouplement comme suit : | |
| a) saisir l'entretoise arrière de la poulie inférieure et tourner l'arbre d'accouplement dans un sens et dans l'autre pour en sentir le jeu. Ecouter si un bruit métallique dur est perçu, si cela est le cas l'arbre inférieur d'accouplement et l'adaptateur moteur doivent être déposés et inspectés suivant HMI section 10 avant le prochain vol. | |

Moteur côté droit (suite) 8

- | | |
|---|-----------------|
| 4. Turbine refroidissement moteur pour sûreté de fixation | Vérifiée |
| 5. Poulie d'embrayage pour douceur de rotation et pour liberté de mouvement axial | Vérifiée |
| 6. Câble d'embrayage, ensemble ressort et extrémité inférieure du tube guide | Vérifié |
| a) Embrayage engagé (câble tendu): avec une lampe vérifier soigneusement le câble d'embrayage à l'endroit où il pénètre dans le bloc ressort pour recherche de brin cassé au niveau du sertissage du câble. Aucun brin cassé n'est toléré. Vérifier les marques de tension. | |
| b) Embrayage engagé ou non, vérifier l'extrémité inférieure du tube interne de guidage des ressorts pour marques ou dépôts d'usure. | |
| c) Embrayage désengagé: vérifier l'ensemble ressort pour liberté de mouvement. | |
| 7. Environnement moteur pour câbles, attaches défectueux ou autre dommage | Vérifié |

ATTENTION

SI UNE CRIQUE SUR UN NŒUD DE BÂTI CENTRAL EST SUSPECTÉE, EFFECTUER UN CONTRÔLE PAR RESSUAGE SUIVANT LE MANUEL DE MAINTENANCE AVANT LE PROCHAIN VOL.

- | | |
|---|----------------|
| 8. Nœuds arrières de bâti central pour criques, dommages ou déformation | Vérifié |
| 9. Câble de commande anti-couple | Vérifié |
| 10 Clapet de vidange d'huile | Vérifié |
| 11 Clapet carburant de carter d'admission (si installé) | Vérifié |
| 12 Niveau de carburant dans réservoir auxiliaire (si installé) | Vérifié |

- | | |
|---|----------------|
| 13. Joint de bouchon de réservoir auxiliaire (si installé) pour état correct | Vérifié |
| 14. Réservoir auxiliaire (si installé) | Purgé |
| 15 Chauffage cabine (si installé) ; sûreté de fixation de l'échangeur et des conduits, fonctionnement de la commande de chauffage | Vérifié |

Cabine - côté droit 9

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Verrière et cadre verrière | Vérifiés |
| 2. Porte et verrous | Vérifiés |
| 3. Amortisseur arrière pour extension, tirant et jambes de train | Vérifié |
| 4. Feux de position et à éclats droit pour dommage et sûreté de fixation | Vérifiés |
| 5. Amortisseur avant pour extension | Vérifié |
| 6. Patin | Vérifié |
| 7. Roue de manutention (si installées) en position haute et goupille de verrouillage installée | Vérifiée |
| 8. Levier de roue de manutention (si installé) ; goupille de verrouillage installée | Vérifié |

Intérieur cabine 10

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Enclencher les contacts batterie, phare d'atterrissage, feux de position, à éclats sur ON ; vérifier le bon fonctionnement de chaque feu, couper les contacts (OFF) | Vérifiés |
|--|-----------------|

- Suite : voir checkliste « cockpit preparation » p.2 -

		QUI	QUAND	QUOI	COMMENT	CONTACT
EQUIPAGE	Immédiat 1			Alerte	REGA - Ambulance - Police - Pompiers	1414 canal K/R 144 117 118
	Immédiat 2			Secours	- sécuriser le site de l'accident - actions pour sauver les vies - information aux sauveteurs	
	Immédiat 3			Information	Communication externe EXCLUSIVEMENT par le management de la COMPAGNIE. Aucune information aux médias ou tiers	
					- Management compagnie - Responsable des opérations - Management technique	
				Protocole	- noter tous les appels et messages	

Les principes les plus importants lors de l'alerte

Alerte	<p>Que s'est-il passé</p> <p>Où cela s'est-il passé (lieu, rue, montagne, altitude, coordonnées, etc.)</p> <p>Quand cela s'est-il passé</p> <p>Qui est concerné (nombres personnes, blessés, décès, etc.)</p> <p>Hélicoptère et immatriculation</p> <p>Quelles mesures ont été prises</p> <p>Tous les appels, messages et mesures prises ont été enregistrées jusqu'à ce que le management prenne le relais</p>
---------------	---

Proches	Les proches sont informées exclusivement par le management ou une personne autorisée par le management
----------------	---

Information	L'information à des tiers et aux médias est effectuée exclusivement par le management ou une personne autorisée par le management
--------------------	--

SAFETY AROUND HELICOPTERS

APPROACHING OR LEAVING A HELICOPTER

Do not approach or leave without the pilot's visual knowledge. Keep in pilot's field of vision at all times. Observe Helicopter Safety Zones (see diagram right)

On sloping ground always approach or leave on the downslope side for maximum rotor clearance.

If blinded by swirling dust or grit, STOP – crouch lower, or sit down and await assistance.

If disembarking while helicopter is at the hover, get out and off in a smooth unhurried manner.

Do not approach or leave a helicopter when the engine and rotors are running down or starting up.

PROHIBITED

ACCEPTABLE

PROHIBITED

PREFERRED

ACCEPTABLE

Proceed in a crouching manner for extra rotor clearance. Hold onto hat unless chin straps are used. Never, never, reach up or chase after a hat or other articles that blow away.

Carry tools, etc, horizontally below waist level – never upright or on the shoulder.

LANDING, TAKE-OFF AND LOADING OPERATIONS

Keep helipad clear of loose articles – water-bags, ground-sheets, tins, etc. Secure other gear from effects of rotor wash.

When transporting personnel, loading staff should ensure that:

- Passengers are briefed as above
- They are grouped together and well back at side of landing zone
- They face away from helicopter during take-off and landing
- Each person looks after their own gear
- They are paired off and ready to board in turn as soon as the pilot gives the signal

When directing pilot for landing, stand with back to wind and arms upraised.

After hooking up cargo sling, move forward and to the side to signal pilot. Ensure sling is not across skid. Never ride on sling.

When directing pilot by radio, remember that he or she may be too busy to give an acknowledgment.

Fasten and adjust seat belt on entering helicopter and leave it fastened until pilot signals to get out.